

30 175 Luchtkwaliteit
31 305 Mobiliteitsbeleid
Nr. 484 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur
en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2026

Op 17 december 2024 is een motie¹ van lid Veltman aangenomen. Deze motie verzoekt de regering om vanaf 1 januari 2025 iedere twee maanden, of vaker indien nodig, aan de Tweede Kamer te rapporteren wat de gevolgen van de ingestelde zero-emissiezones (ZE-zones) zijn voor de ondernemers die nog niet aan de eisen kunnen voldoen of ondernemers die anderszins in de knel komen.

Op 21 mei 2026 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat mij verzocht om deze brief voortaan per kwartaal aan de Kamer te zenden² in plaats van eens per twee maanden. Deze achtste monitoringsbrief heeft daarom betrekking op de data van de maanden maart, april en mei 2026.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de invoering van hun ZE-zone en voor de monitoringsdata. In bijlage 1 vindt u een overzicht van de verzonden waarschuwingsbrieven en boetes per gemeente, binnen hun specifieke context.

Verder gaat deze Kamerbrief in op het aflopen van de overgangsregeling voor bestelauto's met emissieklasse 5 per 1 januari 2027. Daarbij wordt er aandacht besteed aan wat dit betekent voor de laadvraag in en rondom de ZE-zones.

Data voor monitoring

Gemeenten constateren in hun ZE-zone ook in maart, april en mei 2026 een hoge nalevingsgraad. Tussen de 99.81 en 99.98% van de bestel- en vrachtautopassages in de ZE-zones voldoet aan de toegangsregels. Dit percentage is inclusief vrijgestelde en ontheven voertuigen. Ondernemers die nog niet aan de gestelde eisen voldoen, worden ondersteund door gemeentelijke adviseurs (logistiek makelaars). Daarnaast kunnen zij ontheffingen aanvragen, zoals de landelijke ontheffing voor situaties waarin nog geen geschikt elektrisch alternatief beschikbaar is.

Bijlage 1 geeft een overzicht van de verstuurde boetes en waarschuwingsbrieven per gemeente. Vanwege de specifieke

¹ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 82.

² Kamerstuk 30 175, nr. 483/2026D23741

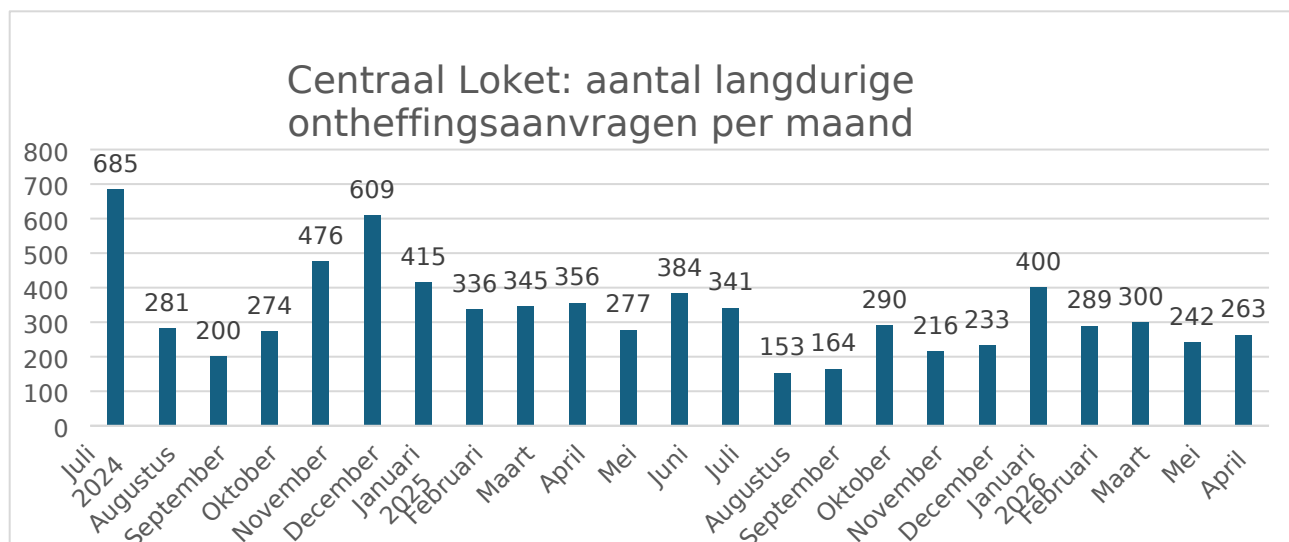
lokale context zijn de aantallen niet eenvoudig onderling te vergelijken. Factoren zoals de plaatsing van het nieuwe verkeersbord, de omvang van een zone en de duur van de periode tussen het versturen van waarschuwingsbrieven en het daadwerkelijk opleggen van boetes spelen een rol. Veel gemeenten hebben de afgelopen maanden de verkeersborden vervangen, waarna twee maanden geen boetes worden opgelegd.

Cijfers Centraal Loket

Gemeenten hebben samen met de RDW een Centraal Loket ingericht, waar ondernemers op één centrale plek een ontheffingsaanvraag kunnen indienen. Vanuit dit loket worden aanvragen namens de gemeenten op een uniforme en geharmoniseerde wijze beoordeeld en afgehandeld. Langdurige ontheffingen krijgen in de meeste gevallen een landelijke geldigheid en zijn daarmee van kracht in alle gemeenten waar een ZE-zone van toepassing is.

Langdurige ontheffingen

Sinds het Centraal Loket op 1 juli 2024 is geopend, zijn er 7.638 aanvragen voor langdurige ontheffingen binnengekomen.



Figuur 1. Totaal aantal aangevraagde langdurende ontheffingen bij het Centraal Loket, uitgesplitst per maand sinds de opening op 1 juli 2024.

Hieronder is te zien hoe deze aanvragen zijn verdeeld over de verschillende typen ontheffingen. Bij 1.194 ontheffingen ging het om een lokale ontheffing.

Type ontheffing	Aantal	Percentage
Particulier gebruik bedrijfs- en vrachtauto	3179	42%

Een bedrijfs- en vrachtauto's dat vanwege een handicap is aangepast	547	7%
Bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud	445	6%
Voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn	1727	23%
In verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig	365	5%
In verband met bedrijfseconomische omstandigheden	683	9%
In verband met de afwijkingsbevoegdheid - Hardheidsclausule (gemeentelijke ontheffing)	511	7%
In verband met netcongestie	115	2%
Overige categorie (verlengingen en dierenambulances)	66	1%

Tabel 1. Verdeling van aantallen landelijke ontheffingen sinds de opening op 1 juli 2024.

Van de afgehandelde aanvragen (1 juli 2024 tot en met 31 mei 2026) voor een landelijke ontheffing is 89% toegekend. Van de aanvragen is 8% buiten behandeling gesteld, bijvoorbeeld omdat de aanvraag is ingetrokken of omdat ondanks een verzoek geen aanvullende informatie is aangeleverd. Daarnaast is 3% afgewezen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een aanvraag wordt ingediend onder de categorie 'niet-emissieloos verkrijgbaar', terwijl het voertuig volgens de geldende criteria wél emissieloos beschikbaar is. Ook kan een aanvraag worden afgewezen wanneer de indiener verklaart dat het voertuig uitsluitend voor particuliere doeleinden wordt gebruikt, terwijl uit de ingediende documentatie blijkt dat dit niet het geval is.

Dagontheffingen

Dagontheffingen worden per gemeente uitgegeven en zijn sinds de invoering van de ZE-zones een periode geleidelijk toegenomen. Na het aflopen van de eerste waarschuwingsperiodes op 1 juli 2025 is het aantal dagontheffingen verder gestegen. In de periode maart t/m mei is het aantal dagontheffingen stabiel gebleven ten opzichte van de periode hiervoor.

Beëindiging overgangsregeling bestelauto's met emissieklasse 5

Per 1 januari 2027 loopt de overgangsregeling voor bestelauto's met emissieklasse 5 af. Vanaf dat moment moeten ook deze voertuigen voldoen aan de toegangsregels van de ZE-zones en kunnen zij niet langer zonder meer de zones inrijden. Richting deze datum wordt door zowel het Rijk als de gemeenten en branchepartijen uitgebreid gecommuniceerd met voertuigeigenaren met een bestelauto met emissieklasse 5. In 2025 ontvingen zij voor het eerst een brief van de RDW. In mei en juni 2026 zijn/worden opnieuw brieven verstuurd vanuit de RDW. In deze brieven worden ondernemers geïnformeerd over het aflopen van de overgangsregeling en over hun handelingsperspectief. Daarnaast is er een landelijke campagne gestart om voertuigbezitters te informeren, online en op de radio. Ook op www.opwegnaarZES.nl kunnen ondernemers terecht voor meer informatie en tips. Daar is onder meer een kentekenchecker beschikbaar waarmee zij kunnen nagaan tot wanneer ze toegang hebben. Daarnaast kunnen ondernemers kosteloos gebruikmaken van logistiek makelaars, die gratis advies op maat bieden over de mogelijkheden om zich voor te bereiden op de overgang naar emissievrije mobiliteit.

De RDW verstuurt brieven aan circa 182.000 voertuigeigenaren met een bestelauto met emissieklasse 5. In totaal zijn er ongeveer 220.000 bestelauto's met emissieklasse 5 in Nederland, maar zij komen niet allemaal (regelmatig) in de ZE-zones. Vanwege privacy-redenen is het niet mogelijk om inzicht te krijgen in het aantal unieke Euro-5 voertuigen dat de ZE-zones inrijdt. Op basis van de geanonimiseerde data die wel beschikbaar is, heeft de Specialisten Pool Experts Stadslogistiek (SPES) een inschatting gemaakt van hoeveel bestelauto's te maken krijgen met het aflopen van de overgangsregeling per 1 januari 2027. Hieruit blijkt dat ongeveer 15% van de unieke bestelautopassages in de zones emissieklasse 5 betreft. De ruwe inschatting is dat ongeveer 35.000 bestelauto's met emissieklasse 5 regelmatig (minstens één keer per maand) de ZE-zones binnenkomen. Een deel hiervan zal in aanmerking komen voor (dag-)ontheffingen, bijvoorbeeld als zij minder dan 12 keer per jaar per stad binnenrijden. De rest zal de bedrijfsvoering moeten aanpassen, bijvoorbeeld door over te stappen op elektrisch vervoer of een tweedehands Euro-6 voertuig aan te schaffen.

Laaddruk in en rondom de ZE-zones

De ondernemers die de overstap naar emissieloos vervoer maken moeten kunnen laden. Om voldoende laadpunten voor elektrisch vervoer te realiseren en te zorgen dat dit aantal meegroeit met de toename van elektrisch vervoer werken overheden, laadpaalexploitanten en netbeheerders samen in de Nationale

Agenda Laadinfrastructuur (NAL)³. In de Kamerbrief 'Regionale uitrol laadinfrastructuur' wordt u jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de NAL⁴.

De NAL voert over het jaar 2025 een laaddrukanalyse uit, waarin wordt gekeken naar de bezettingsgraad van de publieke laadpalen in de vijf drukste uren van de week. Deze analyse wordt later in 2026 gepubliceerd, maar op basis van interne NAL-data is al wel iets te zeggen over de laaddruk in gemeenten met ZE-zones en de omliggende gemeenten. Er zijn vier resultaten mogelijk, variërend van druk tot rustig. Uit de analyse volgt dat het zelfs in de vijf drukste uren van de week bij 53% van de laadpalen in gemeenten met of aangrenzend aan een ZE-zone rustig is. Tijdens diezelfde uren is er bij 21% van de laadpalen daadwerkelijk sprake van drukte. Buiten deze vijf drukste uren per week is er (veel meer) beschikbaarheid. Naast publieke laadpalen zijn er ook private laadvoorzieningen. Omdat hierover geen data beschikbaar is, zijn deze niet meegenomen in de analyse. De totale beschikbare laadcapaciteit ligt daardoor hoger dan hier wordt weergegeven, aangezien een deel van de ondernemers thuis of op het eigen bedrijventerrein kan laden.

Het Nationaal Laadonderzoek is een jaarlijkse grootschalige enquête onder Nederlandse EV-rijders, naar hun ervaringen over het opladen van elektrische voertuigen. Het onderzoek wordt uitgevoerd door RVO, Elaad en de Vereniging Elektrische Rijders (VER), in samenwerking met de NAL. Op basis van enquête-data uit dit onderzoek heeft RVO een nadere analyse gedaan van de beschikbaarheid van publieke laadpalen in gemeenten met een ZE-zone of grenzend daaraan. Hieruit blijkt dat 12% van de respondenten aangeeft dat er 'altijd' (10 van de 10 keer) een publieke laadpaal beschikbaar is. Voor 46% is dit 'meestal' (9 van de 10 keer) het geval. Voor 35% 'regelmatig' (6 van de 10 keer). In 6% 'af en toe' (4 van de 10 keer) en in 1% van de gevallen 'bijna niet' (1 van de 10 keer). Deze cijfers wijken af van de bovenstaande percentages, omdat het hier gaat om enquête-data gericht op ervaringen van gebruikers. Het valt ook niet te achterhalen of deze gebruikers op de drukste of rustige momenten een laadpaal zochten. Al met al laten deze cijfers wel zien dat er regelmatig tot meestal een laadpaal beschikbaar is in ZE-zones, wanneer de gebruiker deze nodig heeft.

Kortom, op dit moment is er een uitgebreid bestaand publiek netwerk aan laadinfrastructuur. De verwachting is dat er in principe voldoende ruimte is om de elektrificatie voor de groep bestelauto's met emissieklasse 5 te faciliteren. Ondernemers die

³ [Nationale Agenda Laadinfrastructuur | Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

⁴ Rondzendmap-2026/4995

vanwege netcongestie niet kunnen elektrificeren, komen in aanmerking voor de ontheffing netcongestie. De ontwikkeling van laadcapaciteit blijft mijn aandacht houden, ook in relatie tot netcongestie en de verdere ingroei binnen de ZE-zones. De NAL blijft de laaddruk monitoren, ook in samenwerking met de partners van de UAZ.

Inbreng koepelorganisaties ONL en MKB-Nederland

Er zijn ten aanzien van de vorige brief geen nieuwe inzichten vanuit deze partijen opgehaald.

Conclusie achtste monitoring

De eerste vijf maanden van dit jaar zijn rustig verlopen. We blijven streven naar een balans tussen haalbaarheid voor ondernemers en een prikkel voor emissieloze logistiek. Er is een uitgebreid vangnet, dat goed gevonden wordt door ondernemers. We blijven ook de rest van het jaar met alle relevante partijen in gesprek om de kansen en uitdagingen rondom de ZE-zones in het zicht te houden. In aanloop naar 1 januari 2027 richten de betrokken partijen zich op het informeren van bezitters van bestelauto's met emissieklasse 5, zodat zij zich tijdig kunnen voorbereiden op het aflopen van de overgangsregeling.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram